

This Page Is Inserted by IFW Operations  
and is not a part of the Official Record

## **BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning documents *will not* correct images,  
please do not report the images to the  
Image Problem Mailbox.**

French Republic  
National Office of Industrial Property  
Patent of Invention  
of January 14, 1903

X. Vehicle Bodies

1. Vehicles and velocipedes

328,506

Fifteen-year patent filed January 14, 1903 by Madame Pichereau, née Mathilde Bouvet (France)

Bicycle Saddle with Longitudinal Displacement

Granted May 4, 1903; Published July 11, 1903

The invention that characterizes the new saddle consists of arranging it so as to permit longitudinal displacement on the support at the desired moment while riding so that the cyclist has favorable conditions for producing greater force on his machine. Whether he has to start rapidly or to ride uphill, it is possible by virtue of the new saddle to find the most comfortable position when it is no longer necessary to make considerable effort.

The details and functioning of the saddle that I have imagined will be understood by the following description with reference to the enclosed drawing in which Figure 1 is a side view of a saddle of my system mounted on a bicycle.

Figure 2 is a cross section and

Figure 3 a plane view, the saddle proper being removed to reveal the support and sliding part.

The support is formed by tube **a** that is penetrated by and fixed to the bicycle frame in the usual manner. On the upper part of the tube **a**, a steel head **b** is soldered, so as to receive by soldering or otherwise two parallel tubes **c** to be preferably inclined rearward and connected on their free end by a cross member **d**. A carriage **e** friction mounted very gently on the tubes **d** can be moved over its entire length; it is hollow with two grooves on its upper part so as to receive the springs **f** of an ordinary saddle that is fastened by a plate **g** also grooved so as to be mounted on springs **f**, this plate being clamped by means of a bolt **h** that is screwed into carriage **e**. A spring **i** equipped with a small catch **j** arranged to be clamped on cross member **d** is fixed in front

of carriage e by screws or otherwise, the spring i also carrying a ring in which a strap k is engaged, whose end, terminated by a lug, leads to the front of the saddle.

When a cyclist is riding, his saddle, because of inclination of tube c, will be maintained in the normal position, i.e., to the rear of the bicycle frame; but if the cyclist reaches a hill it will be necessary to produce greater effort to overcome it, which will not be easy for him and will cause considerable fatigue if his saddle remains fixed to the rear of the bicycle frame. With this new saddle, it is sufficient to shift the weight of the body to the pedals and have the saddle slide forward, arriving in the axis of the pedal assembly at the same time that it is raised because of the inclination of the support tube c; it is stopped in its elevated position by the small catch j, which passes above cross member d and remains clamped following it. The cyclist is then in a very favorable position to exert all of his energy and he will therefore negotiate a hill without fatigue, which he could scarcely do with an ordinary saddle. When the hill is overcome and it is no longer necessary to exert considerable effort, strap k is pulled, which results in release of the small catch and the saddle is no longer sliding because of inclination of support tube c and is returned to its normal position without having to stop or even slow down to do so.

To summarize, I claim as my invention:

The arrangement of a bicycle saddle fixed on a carriage sliding with mild friction on two parallel support tubes, preferably inclined rearward in order to bring it into the axis of the pedals, raising it slightly so that the cyclist is in the most favorable position for exerting all his energy to climb a hill or start rapidly without fatigue, this saddle then returning to its normal position, as described in the present report with reference to the appended drawing and with the capability of varying the shapes and dimensions of the different parts that comprise my new saddle.

Paris, January 14, 1903.

OFFICE NATIONAL DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

SEE ADDITIONAL NUMBER. 1547.  
BREVET D'INVENTION

du 14 janvier 1903.

X. — Carrosserie.

N° 328.506

1. — VOITURES ET VÉLOCIPÈDES.

SEP 28 1903

Brevet de quinze ans demandé le 14 janvier 1903 par M<sup>me</sup> PICHEREAU, née Mathilde BOUVET (France).

Une selle de bicyclette à déplacement longitudinal.

Délivré le 4 mai 1903; publié le 11 juillet 1903.

L'invention qui caractérise la nouvelle selle consiste à la disposer de manière à permettre un déplacement longitudinal sur le support, au moment voulu, et en pleine marche, afin  
5 que le cycliste se trouve dans les conditions favorables pour développer plus de force sur sa machine. Soit qu'il ait à démarrer rapidement, soit qu'il ait à monter une côte, il peut, grâce à la nouvelle selle reprendre la position  
10 la plus confortable lorsqu'il n'est plus nécessaire de donner un effort considérable.

Les particularités et le fonctionnement de la selle que j'ai imaginée seront bien compris par la description qui va suivre en regard du  
15 dessin qui lui est joint sur lequel la fig. 1 est une vue de côté d'une selle de mon système, montée sur une bicyclette.

La fig. 2 est une coupe transversale et

La fig. 3 une vue en plan, la selle proprement  
20 dite étant enlevée pour laisser voir le support et la partie glissante.

Le support est formé par un tube *a* qui pénètre et se fixe au cadre de la bicyclette, à la manière ordinaire. A la partie supérieure du  
25 tube *a* est brasée une tête en acier *b* constituée de manière à recevoir, par brasage ou autrement, deux tubes parallèles *c* de préférence inclinés vers l'arrière et réunis à leur extrémité libre par une traverse *d*. Un chariot *e* monté  
30 à frottement très doux sur les tubes *d* peut se déplacer sur toute leur longueur; il est creusé

de deux rainures à sa partie supérieure, de façon à recevoir les ressorts *f* d'une selle ordinaire qui est bien assujettie par une plaque *g* également rainurée pour bien s'appliquer sur  
35 les ressorts *f*, cette plaque étant serrée au moyen d'un boulon *h* se vissant dans le chariot *e*. En avant du chariot *e* est fixé, par visage ou autrement, un ressort *i* muni d'un loqueteau *j* disposé pour s'accrocher sur la tra-  
40 verse *d*, le ressort *i* portant en outre un anneau dans lequel est engagée une lanière *k*, dont l'extrémité terminée par une boucle aboutit à l'avant de la selle.

Un cycliste étant en promenade, sa selle, 45 en raison de l'inclinaison des tubes *c*, se maintiendra dans la position normale, c'est-à-dire à l'arrière du cadre de la bicyclette; mais si le cycliste arrive en présence d'une côte, il aura besoin, pour la franchir, de fournir un plus  
50 grand effort, ce qui ne lui serait pas facile, et surtout le fatiguerait beaucoup, si sa selle restait fixée à l'arrière du cadre de la bicyclette. Avec cette nouvelle selle, il suffit de porter le poids du corps sur les pédales et de faire glis-  
55 ser la selle en avant, celle-ci arrive dans l'axe du pédalier, en même temps qu'elle s'élève en raison de l'inclinaison des tubes *c* du support; elle est arrêtée dans sa position élevée par le loqueteau *j* qui passe par-dessus la traverse *d*  
60 et reste accroché après elle. Le cycliste se trouve alors dans une position très favorable

pour donner toute son énergie, et il monte ainsi sans fatigue une côte qu'il aurait de la peine à monter avec une selle ordinaire. Lorsque la côte est montée et qu'il n'est plus  
5 nécessaire d'exercer beaucoup d'effort, on tire sur la lanière *k*, ce qui a pour effet de dégager le loqueteau, la selle n'étant plus maintenue glisse en raison de l'inclinaison des tubes *c* du support, et reprend sa position normale, sans  
10 qu'on ait eu besoin pour cela de s'arrêter ou même de ralentir la vitesse de la marche.

En résumé, je revendique comme mon invention :

La disposition d'une selle de bicyclette fixée  
15 sur un chariot glissant à frottement doux sur les deux tubes parallèles d'un support, de préférence incliné vers l'arrière, dans le but

de l'amener dans l'axe des pédales, en l'élevant un peu, pour que le cycliste se trouve dans la position la plus favorable au déploiement de toute son énergie, pour monter une côte ou démarrer rapidement, sans fatigue, cette selle pouvant reprendre ensuite sa position normale, ainsi qu'il a été décrit dans le présent mémoire, en regard du dessin annexé, 20 avec faculté de varier les formes et dimensions des différentes parties qui composent ma nouvelle selle.

Paris, le 14 janvier 1903.

Par procuration  
de M<sup>me</sup> Pichereau, née Bouvet :

AMENGAUD jeune.

Fig. 1.

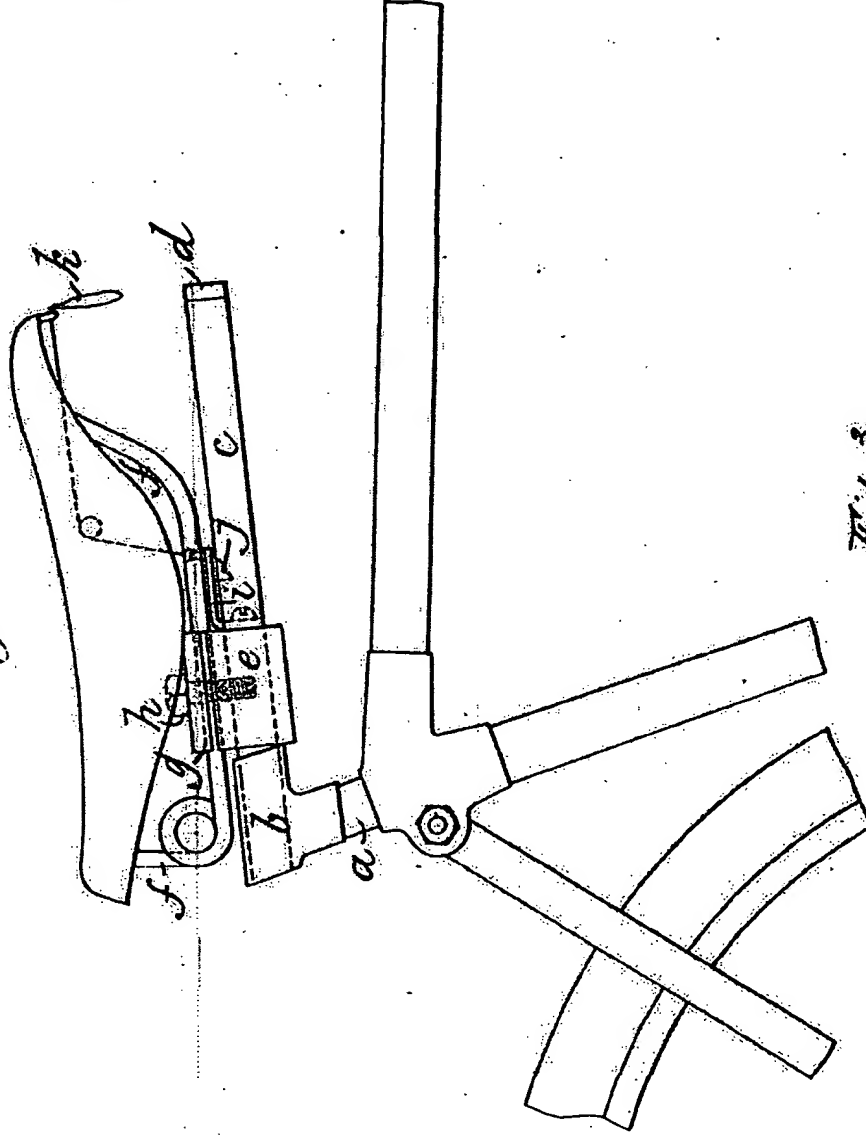


Fig. 2.

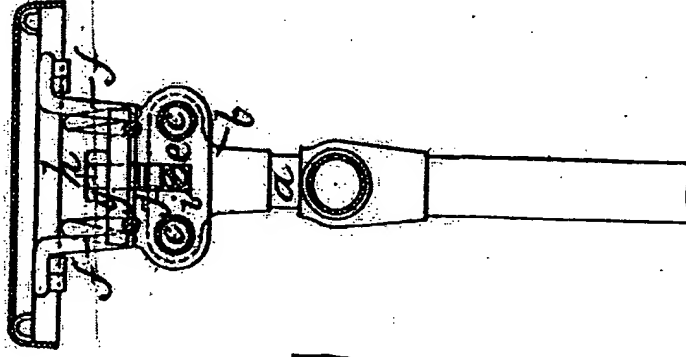


Fig. 3.

